

BERGAMONT BIG AIR MGN

AUSPROBIERT!

FREERIDE



Du wirst dieses Rad lieben... wenn du als Freerider ein Bike für alles, als Endurist eine Extradosis Action oder als Racer eine Waffe für den Avalanche-Cup suchst.

ÜBER DAS BIKE

Matthias Faber, hanseatisches MTB-Sediment, Rennmoderator, Enduro-Lobbyist und Bergamont-Pressesprecher, lässt sich auch durch diese Fragen nicht aus der Ruhe bringen:

pedaliéro: Moin Matsch! FR, DH und CC kennt man ja. Aber wofür steht die Appendix MGN?

Matthias Faber: "Ursprünglich war das mal ein interner Arbeitstitel für „mehr geht nicht“ oder auf englisch „more goes not“. Damit bezeichnet Bergamont die Topmodelle mit maximal geiler Ausstattung."

Ist das Big Air MGN eigentlich noch ein Enduro oder bereits ein Freerider? Welchen Einsatzbereich seht ihr dafür vor?

"Wir sieh'n es genau dazwischen an, als tourentaugliches Big-Bike. Rahmen und Parts sind 100 % Bikepark tauglich, aber eben auch noch leicht genug für Touren und Uphills."

Um euer Coax Pivot Hinterbausystem gab es ja einige Patent-Querelen. Wer hat es denn nun wirklich erfunden? - Bergamont, Dave Weagle, Trek - oder am Ende gar die Schweizer?

"Erfunden hat das ein irgend so ein verrückter Techniker im 19. Jahrhundert. Dave Weagle hat es als „Split Pivot“ in den USA patentieren lassen und sich darüber mit Trek, die es als „Active Breaking Pivot“ bauen, in die Haare gekriegt. In Europa ist das System nicht patentiert."

Das Big Air MGN wird mit einer Hammerschmidt ausgeliefert, die ja einen anderen Kettenzugvektor als eine reguläre Kurbelgarnitur hat. Muss man dadurch stärkere Antriebseinflüsse in Kauf nehmen?

"Nein. Wir haben den virtuellen Drehpunkt des Hinterbaus speziell an die Hammerschmidt angepasst."

FAHREINDRUCK

Der Track ist breit: Fels und loses Geröll mit Buckeln und Rinnen versetzt. Bremsen auf! Der Lenkwinkel des Big Air ist mit 65,5° fast downhill-mäßig flach und Highspeed tauglich, lässt aber trotzdem noch kantige Lenkmanöver zu. In hart gefahrenen Turns vermittelt der Rahmen eine gute Steifigkeit. Wir carven und lassen das Gestein spritzen. Das flache Tretlager bietet sicheren Stand im Bike, ermöglicht gute Kontrolle und gleichmäßige Lastverteilung. Die Coax Pivot Technik reduziert den Bremsenfluss auf die Federung und das Stempeln des Hinterrads beim Verzögern. Das Fahrwerk ist ein Traum. Die 180 mm Fox 36 Talas Gabel fühlt sich noch etwas satter als ihr kleiner Bruder an. Eine kleine Sensation ist aber der für den Heckhub zuständige großvolumige Vivid Air Dämpfer: reichlich Negativfederweg, leichte Progression, feinfühliges Ansprechen, schnelle Reaktion und - Dank des großzügigen Übersetzungsverhältnisses - eine sehr effektive Dämpfung. Das sind die Zutaten, die es braucht, um Freeride-Feeling zu erzeugen. Trotzdem bleibt das Bike auch aufgrund seines moderaten Gewichts spritzig und agil und lässt sich mit wenig Körpereinsatz dirigieren. Unser Trail wird flacher, zieht sich mit wechselnden Bergauf- und Bergabpassagen parallel zum Hang. Hier ist die Hammerschmidt Gold wert, und beim Überfahren quer liegender Bäume macht sich ihre größere Bodenfreiheit angenehm bemerkbar. Mit abgesenkter Nase und auf kleiner Übersetzung erklettert das Big Air gemächlich jede Höhe. Beim Versuch, die unter der Sattelnase sitzende Bedienung der verstellbaren Joplin Sattelstütze während der Fahrt zu betätigen, hätte es uns aber einmal fast geschmissen. Eine Lenkerbedienung für die Stütze bleibt allerdings unser einziger offener Wunsch. Ansonsten erfreut uns das Big Air neben dem erwähnten top Fahrwerk und den Benefits der Hammerschmidt mit Ausstattungshighlights wie dem leichten und robusten DT Swiss EX 1750 Laufradsatz, der präzisen SRAM X-0 Schalt-Brems-Kombo und lieb gewonnenen Bekannten wie der leistungsstarken Fat Albert Evo Bereifung oder den Fizik Gobi Sattel.

FAZIT

Klotzen, nicht kleckern. Wie schade ist es jedes Mal, wenn ein Bike mit tollen Anlagen durch ein begrenztes Ausstattungsbudget abgebremst wird. Bergamont geht mit dem Big Air MGN in die Vollen, kombiniert ein potentes Bike-Konzept mit einer harmonischen High-End-Ausstattung. Natürlich ist das MGN kein Schnapper. Bei dem, was es bietet, kann man den Preis aber nur als fair bezeichnen. Mehr geht (fast) nicht. ■



Coax Pivot Hinterbausystem mit Steckachse

BERGAMONT BIG AIR MGN

Kategorie: Freeride

Preis: € 4.699,-

Gewicht: 15,8 kg

FW vorne: 180 mm

FW hinten: 185 mm

Info: www.bergamont.com

CHARAKTERISTIK

Hardcore-Enduro oder tourentauglicher Freerider – spendabel und stimmig ausgestattet.



Tourentauglich: FOX 36 Talas RC2 FIT 180mm, absenkbar auf 140mm